

Nr 1207

av herr Larsson i Umeå m. fl.
angående det statliga transportstödet.

Fraktkostnader för företag inom stödområdet varierar kraftigt. För att nedbringa fraktkostnaderna vid långa avstånd medges numera fraktstöd efter vissa kriterier. Oavsett detta kan dock stora fraktskillnader uppstå mellan orter med sinsemellan samma avstånd till godsets bestämmelseort. Orsaken är att olika fraktstycke-godstariffer används, som baserats på avsändningsortens möjligheter till samlastning i vagnar. När ett företag ämnar lokalisera sig inom någon ort inom stödområdet görs givetvis alltid kalkyler över kostnader och då inte minst med hänsyn till fraktkostnaderna vilka ofta utgör en betydande post. Om man jämför orter inom stödområdet finner man att fraktkostnaderna skiljer sig avsevärt. Som exempel kan anföras att en sändning från Älvsbyn om 100 kg till Stockholm kostar 71 kronor, och samma sändning från Boden 62 kronor, trots att avståndet mellan Boden och Stockholm är 46 kilometer längre. En sändning på 1 000 kilo till samma ort kostar från Älvsbyn 311 kronor och från Boden 281 kronor. Detsamma är förhållandet vid frakt mellan Vännäs och Stockholm där 100 kilo kostar 63 kronor, medan frakten från Umeå till Stockholm kostar 48 kronor, trots att avståndet är 31 kilometer längre till Umeå. Från Gällö kostar en sändning om 100 kilo till Stockholm 48 kronor och från Östersund till Stockholm 40 kronor. Avståndet till Stockholm från Östersund är 47 kilometer längre än från Gällö. Alla de uppräknade orterna kan erhålla fraktstöd vid sändningar om minst 500 kilo under förutsättning att transportsträckan är över 300 kilometer. Då man alltid har högre fraktkostnader från orter inom det inre stödområdet, blir kostnaderna för de företag som är etablerade där alltid högre och dessa orter kommer ständigt i ett ogynnsammare konkurrensläge på grund av högre fraktkostnader. SJ:s indelning av de olika orterna i vad det gäller tariffsättningen är baserad på de hanteringskostnader godset kräver. I städerna och de större orterna kan hela vagnar samlastas, då man däremot på de mindre orterna måste komplettera vagnslasterna, vilket är fördyrande och utgör bakgrunden till de olika taxesättningarna. Det är angeläget från lokaliseringssynpunkt, både för väntade nya företag liksom för de redan befintliga företagen, att de i frakthänseende inte kommer i ett ogynnsamt läge på grund av de fördyringar som är en följd av den tariffsättning som SJ tillämpar. Kompensation för dessa fördyringar bör därför ges i form av ett särskilt fraktstöd som eliminerar de merkostnader som uppstår.

Med hänvisning till ovanstående hemställer vi

att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär förslag om sådant fraktstöd till näringslivet inom stödområdet att orter som klassats efter

högre taxa än SJ:s fraktstyckegodstaxa 3 erhåller ett särskilt fraktstöd som jämställer dem med företag belägna på de orter som i frakthänseende klassats i tariff 3.

Stockholm den 26 januari 1972

SIGVARD LARSSON (fp)

i Umeå

BERTIL ÖHVALL (fp)

RUNE ANGSTRÖM (fp)